

ront être modifiés qu'avec l'approbation du gouvernement.

En cas de liquidation, l'assemblée générale en règle le mode.

La société ne peut émettre des banknotes ni aucun autre papier-monnaie. Elle ne peut acquérir ou conserver que les biens immeubles nécessaires à ses opérations.

Art. 53. Sont nommés pour la première fois membres du conseil d'administration :

M. Ferdinand de Wandre, avocat, demeurant à Liège.

M. Jules de Behr-Piercot, avocat, demeurant à Liège.

M. Gustave Joris, avocat, demeurant à Saint-Josse-ten-Noode.

Art. 54. Mandat est donné, par ces présentes, à M. l'avocat Gustave Joris, de poursuivre auprès du gouvernement l'approbation des présents statuts.

Art. 55. Conformément à l'article huit ci-dessus et pour le cas où la société n'usurait pas du droit conféré à M. de Wandre par le littéra E de l'article vingt et un ci-dessus, les comparants déclarent souscrire, dès à présent et sans préjudice à toute autre participation, savoir :

M. Ferdinand de Wandre, pour cent, trente actions, 130

M. Jules de Behr-Piercot, pour vingt actions, 20

MM Riche frères, pour cent vingt actions, 120

M. Gustave Joris, pour dix actions, 10

MM Blanchemanche, Mention et Hopp, pour cent vingt actions, 120

Total quatre cents actions. 400

Dont acte, fait et passé à Liège, ce dix-neuf mars mil huit cent soixante-quatre, en présence, etc.

113. — 12 AVRIL 1864. — Loi qui décrète la libre entrée des navires et des bateaux, et qui autorise la restitution des droits d'entrée sur les bois destinés à la construction navale (1). (Monit. du 15 avril 1864.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Les navires et les bateaux sont déclarés libres à l'entrée.

Art. 2. Les droits d'entrée sur les bois dont

(1) Session de 1863-1864.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 15 mars 1864, p. 84-85 — Rapport. Séance du 18 mars, p. 102-103.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 16 mars 1864, p. 395-402.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 6 avril 1864, p. VII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 7 avril 1864, p. 99-101. — Discussion des articles et adoption. Séance du 8 avril, p. 108-110.

Exposé des motifs.

Messieurs,

Pendant que notre industrie et notre commerce se développaient avec une remarquable rapidité, notre marine marchande a vu son effectif rester stationnaire, et puis s'amoindrir. De 158 navires à voiles et à vapeur, jaugeant 43,349 tonneaux, qu'elle comptait en 1855, il ne lui reste plus que 96 navires d'une capacité totale de 28,947 tonneaux. Durant la guerre de Crimée, l'élévation du fret avait vivement stimulé l'esprit d'entreprise des armateurs. Depuis que la guerre a pris fin, beaucoup de navires, affectés jusqu'alors au transport des troupes et des munitions, sont restés sans emploi; le fret a subi une baisse notable, des navires ont été vendus, d'autres se sont perdus en cours de navigation, et les capitaux ne trouvant plus dans cette branche d'affaires une rémunération suffisante, ont cessé naturellement de s'y engager.

Une situation plus favorable pour nous est en voie de se produire. La marine des Etats-Unis d'Amérique et celle de plusieurs pays du nord de l'Europe, dont l'effectif est considérable et qui, en

temps ordinaire, prennent une part très-importante dans les transports maritimes du monde entier, sont en quelque sorte paralysées en ce moment, par le taux élevé de la prime d'assurance destinée à couvrir les risques de guerre que courent les navires des Etats belligérants, et leur concurrence est ainsi en grande partie écartée au profit des nations neutres. D'un autre côté, beaucoup de propriétaires de navires naviguant sous le pavillon des pays engagés dans ces complications politiques, ne pouvant plus procurer que difficilement un emploi lucratif à leurs bâtiments, cherchent à les vendre à bas prix.

Notre qualité de neutres, nos récents traités, le rachat du péage de l'Escaut, la suppression du droit de tonnage et la réduction des droits de pilotage et de port, ont augmenté les chances de profit de nos armateurs et ont diminué leurs chances de perte, soit en leur donnant plus de sécurité et de nouvelles facilités, soit en dégageant la navigation d'une grande partie des frais dont elle était chargée.

Ces diverses circonstances paraissent avoir éveillé l'attention de plusieurs armateurs d'Anvers, qui seraient disposés à donner plus d'importance à leurs affaires, si les frais auxquels la nationalisation des navires étrangers donne lieu n'y mettaient encore obstacle. Ces frais s'élèvent, en effet, à près de 2,000 francs pour un navire de mille tonneaux et d'une valeur de 225,000 fr.

La chambre de commerce d'Anvers a exposé la situation au gouvernement et elle demande, comme moyen d'aider au prompt accroissement de notre flotte marchande, la suppression ou tout au moins une forte réduction de ces charges.

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui satisfait à ce vœu dans une très-large mesure.

L'art. 1^{er} déclare les navires et les bateaux libres à l'entrée. La loi du 19 juin 1856 avait déjà réduit le

l'emploi à la construction des navires ou des bateaux aura été constaté, seront restitués.

Le gouvernement déterminera les bases et le mode de la restitution.

Art. 3. Les actes d'acquisition de navires à titre onéreux seront enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Art. 4. Les dégrèvements de droits accordés par les art. 1 et 3 sont rendus applicables à l'importation et à l'achat des navires nationalisés depuis le 1^{er} mars 1864.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

droit de douane à 6 francs par tonneau de jauge. Comme cette taxe ne produit que deux à trois mille francs par année, le trésor a peu d'intérêt à ce qu'on la maintienne. Son abolition profitera à notre navigation intérieure comme à notre marine, en leur permettant d'acquiescer à meilleur marché leur matériel flottant.

Mais il y aurait anomalie à décréter, d'une part, la libre entrée des navires et des bateaux, et à continuer, d'autre part, à percevoir les droits d'importation sur le bois d'origine étrangère qui sert à en construire dans le pays. Pour qu'il n'en soit pas ainsi, et bien que les bois de construction aient été dégrévés récemment d'une notable partie du droit dont ils étaient passibles, l'art. 2 du projet ordonne la restitution de la taxe d'entrée sur le bois étranger dont l'emploi à la construction des navires et des bateaux aura été constaté. La loi du 21 juillet 1844 avait déjà autorisé la restitution des trois quarts du droit d'entrée perçu sur les bois employés à la construction navale, mais la mesure est restée à peu près sans application, à cause des formalités auxquelles la restitution était subordonnée. Pour rendre la nouvelle disposition plus efficace, le gouvernement, après avoir recueilli les renseignements nécessaires, prescrira de prendre pour base de la restitution la quantité de bois étranger qui entre en moyenne dans la construction d'un navire ou d'un bateau d'un tonnage déterminé. On sait que les agrès, les apparaux, les ancres et les chaînes pour la marine, les feuilles, les clous et les chevilles pour doublage, les bois pour mâts, vergues et espars, les cordages, la toile à voile, les cabestans et les treuils en fonte et en fer ont été déclarés libres à l'entrée par les lois du 19 juin 1856 et du 12 juillet 1862.

L'art. 3 concerne le droit d'enregistrement des actes d'acquisition de navires. Les bâtiments de mer étant envisagés comme meubles par l'art. 160 du code de commerce, les actes d'acquisition à titre onéreux sont soumis au droit proportionnel de 2 fr. 60 c. pour cent, en vertu de l'art. 69, § 5, n^o 1, de la loi du 22 frimaire an VII. Le projet de loi décrète que ces actes seront enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Depuis que le gouvernement est en possession de la requête de la chambre de commerce d'Anvers, des armateurs, désireux de ne pas laisser échapper les occasions favorables qui s'offraient, ont payé les droits d'entrée et d'enregistrement pour des navires étrangers qu'ils ont acquis dans l'espoir que, si ces taxes sont supprimées ou réduites, la législature ne refuserait point de leur assurer le bénéfice de la loi nouvelle. Il est équitable, ce semble, de répondre à cette attente, et l'art. 4 du projet décrète, en conséquence, que les dégrèvements accordés par les art. 1 et 3 sont rendus applicables à l'importation et à l'acquisition des navires nationalisés depuis le

soit revêtue du sceau de l'État, et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre - signé par le ministre des finances,
M. FRÈRE-ORDAN.

114. — 12 AVRIL 1864. — *Arrêté royal relatif à la nationalisation des navires construits à l'étranger.* (Monit. du 15 avril 1864.)

Léopold, etc. Vu le § 4 de l'art. 2 de la loi du 14 mai 1819;

1^{er} mars 1864, date à laquelle le gouvernement s'est décidé à vous soumettre le projet de loi.

Même dans l'hypothèse où les art. 1 et 3 n'auraient pas tout l'effet que la chambre de commerce s'en promet pour le prompt accroissement de notre effectif maritime, ces dispositions ne manqueraient point de donner beaucoup d'importance à notre principal port, comme marché de navires. Ce genre d'affaires se traite sur une très-grande échelle à Londres et dans quelques autres ports étrangers. Les ventes étant pour ainsi exonerées du droit d'enregistrement, rien ne s'opposera plus à ce qu'Anvers y trouve une nouvelle et fructueuse source de prospérité.

On a demandé enfin au gouvernement la simplification des formalités relatives à l'obtention des lettres de mer, prescrites par les dispositions réglementaires de la loi du 14 mars 1819 et par l'arrêté royal du 26 mars 1862.

Aux termes des art. 4, 7, 8, 11 et 15 de la loi de 1819, modifiés par l'arrêté du régent, en date du 18 mars 1831, la nationalisation des navires, l'examen des titres de propriété, la délivrance des lettres de mer et leur renouvellement rentrent dans les attributions du ministre des finances, et c'est à lui conséquemment que les demandes des armateurs doivent être adressées. La nationalisation des navires étrangers étant prononcée par arrêté royal, il faut que le ministre se réserve la décision à prendre; mais dès qu'il a été statué sur ce point, on pourrait abréger considérablement les formalités et les retards qu'occasionnent la délivrance et le renouvellement des lettres de mer, pour les navires nationalisés comme pour ceux qui naviguent déjà sous pavillon belge, en déléguant les attributions du ministre au chef supérieur de la douane dans nos ports de mer. Je me propose de prendre des mesures dans ce sens, dès que la loi projetée sera devenue exécutoire.

Dans le but de faciliter la nationalisation des navires étrangers, le gouvernement modifiera également l'arrêté royal du 26 mars 1862. Il supprimera, à l'art. 1^{er}, la condition que le navire doit être reconnu de bonne qualité et propre à la navigation maritime, par les experts spéciaux institués par cet arrêté. L'art. 225 du code de commerce pourvoit suffisamment, ce semble, à l'intérêt qu'on a eu en vue, en ordonnant au capitaine, avant de prendre charge, de faire visiter son navire par les experts désignés à cet effet par le tribunal de commerce. De même cette expertise rend inutile celle qui est prescrite par les art. 3 et 4 de l'arrêté royal de 1862, articles qui pourront dès lors être abrogés. Comme conséquence de ces changements et pour accélérer l'instruction des demandes, celles-ci, au lieu de parvenir au ministre des finances par l'intermédiaire du gouverneur de la province et du ministre des affaires étrangères, lui seront transmises directement.

(Suit le projet, entièrement conforme à la loi.)